



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 400]

नई दिल्ली, शुक्रवार, दिसम्बर 11, 2015/अग्रहायण 20, 1937

No. 400]

NEW DELHI, FRIDAY, DECEMBER 11, 2015/AGRAHAYANA 20, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 दिसम्बर, 2015

सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभारों की वसूली के संबंध में स्पष्टीकरण मांगने के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास द्वारा दाखिल किए गए आवेदन के संदर्भ में इस प्राधिकरण द्वारा 29 सितम्बर, 2015 को पारित सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी में निर्धारित प्रावधानों में संशोधन जारी करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी

आदेश

(नवम्बर, 2015 के 26वें दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 29 सितम्बर, 2015 द्वारा महापत्तन न्यासों और वहां पर निजी टर्मिनल प्रचालकों के लिए उक्त आदेश को तत्काल प्रभाव से लागू करते हुए सामान्य अंगीकरण आदेश पारित करते हुए तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभारों की वसूली के संबंध में स्पष्टीकरण मांगने के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) द्वारा दाखिल किए गए आवेदन का निपटान किया था।

1.2. आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 की प्रति सभी महापत्तन न्यासों, सभी प्रासंगिक बीओटी प्रचालकों, महानिदेशक (नौवहन) और प्रासंगिक उपयोक्ताओं को हमारे पत्र दिनांक 29 सितम्बर, 2015 द्वारा अग्रेषित की गई थी।

2. इस संबंध में, पीएसए एसआईसीएल ने अपने पत्र दिनांक 9 अक्टूबर, 2015 द्वारा निवेदन किए थे। पीएसए एसआईसीएल द्वारा किए गए मुख्य निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) टीएमपी के स्पष्टीकरण में, प्वाइंट 9 में भारतीय अथवा विदेशी ध्वज वाले विदेशगामी पोतों पर ढोए गए तटीय कंटेनरों के लिए तटीय प्रशुल्क की अनुप्रयोगता हेतु सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश अपेक्षा में एक आन्तरिक लिंक सृजित किया गया है।
- (ii) जबकि प्वाइंट 9क और 9ख रियायती पोत संबंधित प्रभार प्राप्त करने के लिए पूर्व-अपेक्षित के रूप में सीमाशुल्क परिवर्तन के बारे में बात करता है, यह कार्गो संबंधित प्रभारों हेतु इस फ्रंट पर मौन है। इसके अधीन, इसे गलत परिभाषित किया जा सकता है कि विदेशगामी भारतीय ध्वज (अथवा विदेशी) पोत तटीय चालन में परिवर्तन किए बिना तटीय कंटेनरों हेतु तटीय प्रशुल्क का दावा कर सकता है। इसके परिणामस्वरूप पोत संबंधित प्रभार विदेशी चालन के लिए भुगतान किए जा रहे हैं और तटीय प्रशुल्क तटीय कंटेनरों के लिए प्रभारित किए जा रहे हैं। वास्तव में, यह पत्तन और टर्मिनल के बीच गैर-स्तरीय चालन क्षेत्र सृजित करता है और इससे निश्चित रूप से पत्तन और टर्मिनल में भेदभावपूर्ण व्यवहार होगा।

- (iii) पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल्स लिमिटेड, तृतीकोरिन तटीय प्रशुल्क को लागू करने के लिए सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/2/97-एमपीटी दिनांक 2 जून, 1998 द्वारा टीएमपी द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों का अनुपालन करता रहा है और उक्त प्रक्रिया से कोई असंगतता प्रकट नहीं हुई है। तटीय पोत स्वतः ही तटीय प्रशुल्क के लिए पात्र हैं और विदेशगामी भारतीय पोतों को रियायती तटीय प्रशुल्क प्राप्त करने के लिए सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश प्रस्तुत करने की आवश्यकता होती है।
- (iv) अद्यतन टीएमपी आदेश रियायती पोत संबंधित प्रभार (वीआरसी) और कार्गो संबंधित प्रभार (सीआरसी) प्राप्त करने के लिए मानदंड निर्धारित करता है।
- (v) 9क और 9ख में, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश अपेक्षा तटीय वीआरसी का लाभ प्राप्त करने के लिए पूर्व-अपेक्षित मानदंड है, जबकि अनुच्छेद 9ग, मनमाने ढंग से और बिना किसी औचित्य के सीआरसी के प्रयोजन हेतु इस अपेक्षा का वितरण किया है।
- (vi) यदि टीएमपी आदेश लागू किए जाने थे तो पत्तन न्यास बिना किसी प्रभाव के वीआरसी पर धनराशि अर्जित करना जारी रखेंगे और यह केवल बीओटी प्रचालक हैं जो टीएमपी आदेश के परिणामस्वरूप प्रभावित होंगे।
- (vii) टीएमपी आदेश से सीमाशुल्क परिवर्तन प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं करने वाले और तटीय चालन में परिवर्तित होने वाले विदेशगामी पोतों को प्रोत्साहन मिल सकता है, क्योंकि वे टीएमपी आदेश के प्रभव द्वारा सीमाशुल्क परिवर्तन प्रमाणपत्र प्राप्त किए बिना रियायती सीआरसी दरें प्राप्त कर सकते हैं। मौजूदा प्रक्रिया में बदलाव के संबंध में इस मुद्दे पर सीमाशुल्क विभाग के निर्णय को समझना भी महत्वपूर्ण है।
- (viii) उपर्युक्त से बीओटी प्रचालकों को विशेष रूप से काफी मुश्किल होगी और परिणामस्वरूप पत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों के बीच गलत भेदभाव पैदा होगा।
- (ix) दस्तावेजों के ब्योरो के साथ उठाए गए मुद्दे रियायती तटीय प्रशुल्क प्राप्त करने के लिए पोत द्वारा टर्मिनल को प्रस्तुत किए जाएंगे और इस मुद्दे पर सीमाशुल्क विभाग का निर्णय स्पष्ट करें।
- (x) इस संबंध में सुनवाई और अभ्यावेदन का अवसर उपलब्ध करवाया जाए।
- (xi) उपर्युक्त मुद्दे के लिए लंबित स्पष्टीकरण, इसने टीएमपी आदेश को अधिसूचित करने अथवा कार्यान्वित करने से रोकने और मौजूदा व्यवस्था के आधार पर प्रभाव वसूल करने को जारी रखने की अनुमति दी है।

3. इसी बीच, आईएनएसए ने नौवहन महानिदेशक, वीओसीपीटी और इस प्राधिकरण को संबोधित एक ईमेल दिनांक 15 अक्टूबर, 2015 भेजा था। आईएनएसए ने यह सुनिश्चित करने के लिए तत्काल हस्तक्षेप करने का अनुरोध किया है कि बिना किसी क्षमा के इस प्राधिकरण के उक्त आदेश को पीएसए एसआईसीएल पूर्ण प्रभाव देता है और वह यदि पीएसए एसआईसीएल किसी प्रकार का स्पष्टीकरण प्राप्त करना चाहता है तो वे ऐसा करने के लिए स्वतंत्र हैं। उनके स्पष्टीकरण मांगने को लंबित रखते हुए, आईएनएसए ने अनुरोध किया है कि इस प्राधिकरण के उक्त आदेश को अवश्य पूर्ण प्रभाव दिया जाना चाहिए क्योंकि यह वैध है और अब मौजूद है।

4. पीएसए एसआईसीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे और आईएनएसए के निवेदन पीएसए एसआईसीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों के आलोक में संशोधित खंडों की जांच करने के अनुरोध के साथ आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 के खंड 9(क), (ख) और (ग) में मसौदा संशोधनों के साथ हमारे पत्र दिनांक 23 अक्टूबर, 2015 द्वारा महानिदेशक (नौवहन) को संप्रेषित किए गए थे।

5.1. इसी बीच, हमारे पत्र दिनांक 26 अक्टूबर, 2015 द्वारा वीओसीपीटी और महानिदेशक (नौवहन) को पृष्ठांकित प्रति के साथ पीएसए एसआईसीएल को एक अंतरिम पत्र भेजा गया था कि उक्त आदेश के पैरा 9(ग)(ii)(क) में प्रावधान निर्धारित करने में इस प्राधिकरण का आशय बहुत स्पष्ट है कि किसी भारतीय पत्तन से लादे गए और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए निर्धारित कार्गो/कंटेनर से पोत की स्थिति पर ध्यान दिए बिना तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू रियायती दर वसूल की जानी चाहिए और कि यह महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 51 से आता है जो एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तक पोत में ढोए गए तटीय माल के लिए निम्नतर दर के निर्धारण के लिए है, हमारे आदेश 29 सितम्बर, 2015 में पहले ही दर्ज किया गया है।

5.2. पीएसए एसआईसीएल को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 कार्यान्वित करने की सलाह दी गई थी। यह बताया गया था कि महानिदेशक नौवहन से प्रतिसाद प्राप्त होने के बाद कुछ समय में विस्तृत स्पष्टकारी आदेश जारी कर दिया जाएगा।

6.1. हमें इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 पर अपनी टिप्पणियां/मत देते हुए इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा. लि. (आईजीटीपीएल) से पत्र दिनांक 2 नवम्बर, 2015 भी प्राप्त हुआ था।

6.2. यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अन्य अंशधारकों के साथ वीओसीपीटी द्वारा पहले दाखिल किए गए आवेदन पर शुरू की गई परामर्श की कार्यवाही के बारे में सूचित किया गया था। उस समय, आईजीटीपीएल ने कोई टिप्पणियां/प्रतिसाद नहीं भेजा था। अब, आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 का उल्लेख करते हुए, आईजीटीपीएल ने पैरा 9(ग) में निर्धारित प्रावधानों पर स्पष्टीकरण मांगा था और स्पष्टता लाने के लिए कुछ खंडों में संशोधनों का सुझाव भी दिया था तथा इस प्राधिकरण से तदनुसार आदेश संशोधित करने का अनुरोध किया था। आईजीटीपीएल द्वारा कही गई बातें, इस प्राधिकरण के सितम्बर, 2015 के आदेश के लिए आईजीटीपीएल द्वारा सुझाया गया संशोधन उसपर हमारे विश्लेषण के साथ नीचे दिए गए हैं:-

(i) खंड 9(ग)(i)

इस खंड में उल्लेख किया गया है कि 'विश्वव्यापी और तटीय' प्रचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत के मामले में तटीय दरें वसूल की जानी चाहिए। इस खंड के अनुसार, विदेशी पत्तन के लिए निर्धारित कंटेनरों पर भी तटीय दरें वसूल की जाएगी। विदेशी पत्तनों हेतु निर्धारित अथवा विदेशी पत्तनों से आने वाले कंटेनरों को अलग रखने के लिए खंड को संशोधित किया जाए।

आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन: 'विश्वव्यापी और तटीय' प्रचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत के लिए प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) अर्थात् घाटशुल्क सहित जलयान से तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के मामले में तटीय कार्गो/कंटेनर हेतु लागू तटीय दरें स्वीकृत की जानी चाहिए।

विश्लेषण:

आईजीटीपीएल द्वारा कही गई बात "तटीय कार्गो/कंटेनर" शब्द शामिल करने के लिए है अथवा विदेशी पत्तन के लिए निर्धारित किसी कंटेनर से तटीय दरों पर वसूली की जाएगी। महानिदेशक (नौवहन) से उसके पत्र दिनांक 19 नवम्बर, 2015 द्वारा प्राप्त संशोधित निरूपण में जिसके बारे में अनुवर्ती अनुच्छेद में बताया गया है, आईजीटीपीएल द्वारा कही गई बात का ध्यान रखा गया है। संशोधित प्रावधान में जोड़ा गया "कार्गो" शब्द कार्गो के साथ-साथ कंटेनर को कवर करने के लिए बृहत् तौर पर लिया जाना चाहिए।

(ii) खंड 9(ग)(ii)(क):

इस खंड में उल्लेख किया गया है कि दो भारतीय पत्तनों के बीच जाने वाले कंटेनरों से पोत के ध्वज पर ध्यान दिए बिना तटीय प्रशुल्क वसूल किया जाना चाहिए। इस प्रकार, कोई विदेशी पोत तटीय चालन में परिवर्तन के बिना भारतीय पत्तनों के बीच कंटेनर ले जा सकता है। यह मर्चेट शिपिंग एक्ट की धारा 407 के विपरीत दिखाई देता है जो भारतीय पत्तनों के बीच कार्गो/कंटेनरों के आवागमन के लिए तटीय चालन हेतु केवल भारतीय पोतों अथवा परिवर्तित तटीय पोतों की अनुमति देता है।

आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन: किसी भारतीय पत्तन से लादे गए तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए निर्धारित कार्गो/कंटेनर से तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर वसूल की जानी चाहिए बशर्ते पोत 'विश्वव्यापी और तटीय' प्रचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले तटीय चालन के लिए विधिवत् परिवर्तित पोतों अथवा विदेशगामी भारतीय पोत द्वारा कंटेनरों की दुलाई की जाती है।

विश्लेषण:

महानिदेशक नौवहन से प्राप्त संशोधित निरूपण के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 10(ii) में दिया गया संशोधित प्रावधान आईजीटीपीएल द्वारा कही गई बात का ध्यान रखेगा।

(iii) खंड 9(ग)(ii)(ख):

इसमें बाद में भारतीय निर्यातों की लागत में वृद्धि होगी। इसके अलावा, भारतीय पत्तनों के बीच कार्गो/कंटेनरों को ले जाने के लिए विदेशी ध्वज वाले पोतों को अनुमति देना मर्चेट शिपिंग एक्ट की धारा 407 की अपेक्षाओं के विपरीत दिखाई देता है। भारतीय पत्तनों के बीच आवागमन तटीय दरों पर प्रभारित जारी रहना चाहिए। पहले इस मामले में टीएमपी आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005, खंड (v और vi) स्पष्ट है।

आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन: किसी भारतीय पत्तन से लादा गया और अंतरण कार्गो/कंटेनर के रूप में किसी अन्य भारतीय पत्तन में उतारा गया कार्गो/कंटेनर परन्तु आखिरकार किसी विदेशी पत्तन को/से निर्धारित होता है, अपने तटीय नौचालन के लिए अब तक प्रासंगिक प्रभारों के रूप में तटीय प्रशुल्क हेतु पात्र होगा।

विश्लेषण:

महानिदेशक (नौवहन) ने अपने पत्र दिनांक 19 नवम्बर, 2015 द्वारा यह कहते हुए प्राधिकरण के आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 के 9(ग)(ii)(ख) में निर्धारित प्रावधान को हटाने का सुझाव दिया है कि प्रावधान एक्जिम (विदेशी) कार्गो से संबंधित है।

7.1. महानिदेशक (नौवहन) ने केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीईसी) और भारतीय पत्तन एसोसिएशन (आईपीए) को अपना ईमेल दिनांक 7 नवम्बर, 2015 भेजा है जिसकी प्रति इस प्राधिकरण को भी पृष्ठांकित की गई थी जिसमें मामला की संक्षिप्त पृष्ठभूमि, इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015, इनपुट उपलब्ध करवाने के लिए सीबीईसी और आईपीए से अनुरोध के साथ पीएसए एसआईसीएल की चिंताएं और मामले पर चर्चा करने के लिए 16 नवम्बर, 2015 को होने वाली निर्धारित बैठक में भाग लेना सुविधाजनक बनाना भी है।

7.2. महानिदेशक (नौवहन) ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 के संदर्भ में पीएसए एसआईसीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे पर चर्चा करने के लिए अपने ईमेल दिनांक 9 नवम्बर, 2015 द्वारा 16 नवम्बर, 2015 को बैठक आयोजित की थी।

8.1. इस बैठक में वीसीओपीटी, सीबीईसी, इंडियन नेशनल शिप ऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए), इंडियन प्राइवेट पोर्टर्स एंड टर्मिनल्स एसोसिएशन (आईपीपीटीए), इस प्राधिकरण के अधिकारियों, शेरयस रिले सिस्टम लि., आईसीसी शिपिंग एसोसिएशन और सदरन इंडिया मिल्स एसोसिएशन (एसआईएमए) द्वारा प्रतिनिधित्व किया गया था। महासचिव, भारतीय निजी पत्तन और टर्मिनल एसोसिएशन (आईपीपीटीए) भी पीएसए एसआईसीएल सहित निजी टर्मिनलों का प्रतिनिधित्व करने के लिए उपस्थित थे। चूंकि महानिदेशक (नौवहन) ने विचार-विमर्श प्रक्रिया शुरू की थी, इस मामले पर इस प्राधिकरण द्वारा पृथक परामर्श प्रक्रिया जरूरी नहीं समझी गई थी।

8.2. महानिदेशक (नौवहन) से प्राप्त पत्र सं. एसडी-12/विधि(17)/14 दिनांक 19 नवम्बर, 2015 के अनुसार, पीएसए एसआईसीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा कि जब कोई विदेशगामी भारतीय ध्वज पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के बिना घरेलू कार्गो/कंटेनर ले जाता है तो पत्तन विदेशगामी दरों पर पोत संबंधित प्रभार वसूल करेगा जबकि टर्मिनल रियायती दरों पर कार्गो संबंधित प्रभार वसूल करेगा और इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी किया गया आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 भेदभावपूर्ण है जिसपर बैठक में चर्चा की गई थी। महानिदेशक (नौवहन) के पत्र में यथा प्रतिवेदित, आयुक्त (सीमाशुल्क), केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीईसी), वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग), भारत सरकार का प्रतिनिधित्व करते हुए, ने संप्रेषित किया है कि सीबीईसी परिपत्र सं. 15/2002 दिनांक 25 फरवरी, 2002 के अनुसार विदेशगामी भारीय पोतों के लिए विशेष व्यवस्था है। उक्त परिपत्र दिनांक 25 फरवरी, 2002 के अनुसार, विदेशगामी भारतीय पोतों को सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश प्राप्त किए बिना भारतीय पत्तनों के बीच एक्जिम कार्गो एवं तटीय कार्गो ढोने की अनुमति है। तटीय कार्गो पहचान के लिए ऐसे विदेशगामी भारतीय पोत पर स्पष्ट रूप से चिह्नित किया गया है। बैठक में उपस्थित पोत स्वामियों के प्रतिनिधि ने समर्थन किया था कि विदेशगामी भारतीय पोत सीबीईसी परिपत्र दिनांक 25 फरवरी, 2002 के अनुसार सीमाशुल्क परिवर्तन किए बिना घरेलू कार्गो दुलाई कर सकते हैं। सीबीईसी परिपत्र के मद्देनजर सीमाशुल्क ऐसे कार्गो को तटीय कार्गो के रूप में ऑन बोर्ड विदेशगामी भारतीय पोत सुविचारित करता है। उनके द्वारा बैठक में बताया गया है कि भारत में सभी अन्य पत्तन तटीय कार्गो पर रियायत दे रहे हैं। महानिदेशक (नौवहन) के उपर्युक्त पत्र से यह भी देखा गया है कि बैठक में विचार-विमर्श के बाद, यह निष्कर्ष निकाला गया है कि पोत संबंधित प्रभार (वीआरसी) और कार्गो संबंधित प्रभार (सीआरसी) अलग-अलग हैं और अंतर-संबंधित नहीं किया जा सकता। यह उल्लेखनीय है कि आईपीपीटीए प्रतिनिधि इस स्थिति से सहमत है कि पृथक परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है क्योंकि विदेशगामी भारतीय पोतों को सीबीईसी परिपत्र के अनुसार तटीय कार्गो ढोने की अनुमति है। इसने जोर दिया है कि इस प्राधिकरण का आदेश अधिक स्पष्टता के लिए संशोधित किया जाए कि भारतीय पत्तनों के बीच ऑन-बोर्ड विदेशगामी भारतीय ध्वज पोत घरेलू कार्गो/कंटेनर ढोने के लिए परिवर्तन की आवश्यकता नहीं है। महानिदेशक

(नौवहन) के पत्र में यह भी प्रतिवेदित किया गया था कि आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 के खंडों 9(क), (ख) और (ग) में मसौदा संशोधन परिचालित किया गया था और महानिदेशक (नौवहन) द्वारा आयोजित की गई बैठक में खंड दर खंड चर्चा की गई थी। महानिदेशक (नौवहन) ने अपने पत्र दिनांक 19 नवम्बर, 2015 के अधीन सहमत संशोधन संशोधित आदेश जारी करने के लिए संप्रेषित किया था। इस प्राधिकरण द्वारा 29 सितम्बर, 2015 को पारित सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी के पैरा 9(क), 9(ख), 9(ग) में निर्धारित प्रावधान और संशोधित प्रावधान नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

पैरा सं.	आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 में निर्धारित प्रावधान	महानिदेशक नौवहन द्वारा अपने पत्र सं. एसडी-12/विविध(17)/14 दिनांक 19 नवम्बर, 2015 द्वारा यथा संप्रेषित संशोधित प्रावधान
9(क)	पोत संबंधित प्रभार (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली	
(i)	सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है। ऐसा पोत जो भारतीय पत्तन में प्रथम आगमन पत्तन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, आगे सीमाशुल्क परिवर्तन अपेक्षित नहीं है, जब तक यह भारतीय तट पर चलता है।	कोई बदलाव नहीं किया गया है।
(ii)	विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी किए गए तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।	विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी किए गए विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
9(ख)	रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए मानदंड	
(i)	ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें उस समय से लदाई पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगे जब पोत तटीय माल की लदाई शुरू करता है।	कोई बदलाव नहीं किया गया है।
(ii)	ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तब तक प्रभार्य हैं जब तक पोत भारतीय पत्तन के अंतिम आगमन पर उतराई प्रचालन पूरा नहीं करता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।	कोई बदलाव नहीं किया गया है।
(iii)	महानिदेशक नौवहन से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों के लिए पात्रता हेतु अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी।	कोई बदलाव नहीं किया गया है।
(ग)	रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली के लिए मानदंड	इसे पुनः-संख्यांकित कर 10 किया गया है।
(i)	“विश्वव्यापी और तटीय” प्रचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत के लिए प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) अर्थात् घाटशुल्क सहित जलयान से तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के मामले में लागू तटीय दरें स्वीकृत की जानी चाहिए:	(i) विश्वव्यापी और तटीय प्रचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत के लिए प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) अर्थात् घाटशुल्क सहित जलयान से तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के मामले में निम्नलिखित परिदृश्य में लागू तटीय दरें स्वीकृत की जानी चाहिए:
(ii)	आगे,	(क). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो दुलाई और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए निर्धारित।
(क)	किसी भारतीय पत्तन से लादा गया और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए निर्धारित कार्गो/कंटेनर से बिना इस ओर ध्यान दिए तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर वसूल की जानी चाहिए कि यह कार्गो/कंटेनर की दुलाई करने वाला विदेशी ध्वज अथवा भारतीय ध्वज वाला पोत है।	(ख). अपरिवर्तित* से तटीय चालन परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए निर्धारित।
(ख)	किसी भारतीय पत्तन से लादा गया और अंतरण कार्गो/कंटेनर रूप में किसी अन्य भारतीय पत्तन पर उतारा गया परन्तु आखिरकार किसी विदेशी पत्तन के लिए निर्धारित कार्गो/कंटेनर बिना इस ओर ध्यान दिए विदेशी कार्गो/कंटेनर माना जाना चाहिए कि कार्गो/कंटेनर की दुलाई करने वाला पोत विदेशी ध्वज अथवा भारतीय ध्वज वाला है।	*केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी, 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में भारत में एक भारतीय पत्तन से दूसरे पत्तन को तक तटीय कार्गो की दुलाई की अनुमति देता है। महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी किए गए विशिष्ट अवधि लाइसेंस , और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए निर्धारित तटीय कार्गो/कंटेनर पर तटीय कार्गो/कंटेनर हेतु लागू दर पर वसूली की जानी चाहिए।
(iii)	किसी भारतीय पत्तन से लादा गया और अंतरण कार्गो/कंटेनर के रूप में किसी अन्य भारतीय पत्तन में उतारा गया कार्गो/कंटेनर परन्तु आखिरकार किसी विदेशी पत्तन के लिए निर्धारित किया जाता है तो उसे बिना इस बात की ओर ध्यान दिए विदेशी कार्गो/कंटेनर माना जाना चाहिए कि कार्गो/कंटेनर की दुलाई करने वाला पोत विदेशी ध्वज अथवा भारतीय ध्वज	पैरा एकजुम कार्गो कंटेनरों से संव्यवहार करता है और इसलिए वर्तमान टीएएमपी आदेश से अलग करने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए, (iii) हटाया जाए।

	वाला है।	
--	----------	--

9. महानिदेशक (नौवहन) द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसरण में, यह प्राधिकरण सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 29 सितम्बर, 2015 के पैरा 9क, 9ख, 9ग में निर्धारित प्रावधान क्रमशः पैरा 9क, 9ख और 10 रूप में निम्नलिखित प्रावधानों से परिवर्तित करता है:-

“9क पोत संबंधित प्रमारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली

- (i) सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है। ऐसा पोत जो भारतीय पत्तन में प्रथम आगमन पत्तन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, आगे सीमाशुल्क परिवर्तन अपेक्षित नहीं है, जब तक यह भारतीय तट पर चलता है।
- (ii) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी किए गए विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।

9ख. रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रमारों (वीआरसी) की वसूली के लिए मानदंड

- (i) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें उस समय से लदाई पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगे जब पोत तटीय माल की लदाई शुरू करता है।
- (ii) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें तब तक प्रभार्य हैं जब तक पोत भारतीय पत्तन के अंतिम आगमन पर उतराई प्रचालन पूरा नहीं करता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (iii) महानिदेशक नौवहन से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों के लिए पात्रता हेतु अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी।

10. रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रमारों (सीआरसी) की वसूली के लिए मानदंड

- (i) ‘विश्वव्यापी और तटीय’ प्रचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाला विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रमारों (एचसी) अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित, के मामले में लागू तटीय दरें स्वीकृत की जानी चाहिए:
 - (क) तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो ढुलाई और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए निर्धारित।
 - (ख) अपरिवर्तित* से तटीय चालन परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए निर्धारित।

*केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी, 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में भारत में एक भारतीय पत्तन से दूसरे पत्तन को तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।
- (ii) महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी किए गए विशिष्ट अवधि लाइसेंस, और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए निर्धारित तटीय कार्गो/कंटेनर पर तटीय कार्गो/कंटेनर हेतु लागू दर पर वसूली की जानी चाहिए।

11.1. सभी महापत्तन न्यासों को यह निदेश दिया जाता है कि वे उपर्युक्त संशोधित प्रावधानों को उपयुक्ततः शामिल करते हुए तदनुसार अपने मौजूदा दरमानों को संशोधित करें।

11.2. निजी टर्मिनल प्रचालक जिनके दरमानों में प्रासंगिक शर्तें निर्धारित की गई हैं, उन्हें भी निदेश दिया जाता है कि वे उपर्युक्त निर्धारित संशोधित प्रावधान इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 में निर्धारित प्रावधानों से परिवर्तित करें।

12. यह स्वीकार करते हुए कि यह आदेश इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 29 सितम्बर, 2015 द्वारा अनुमोदित प्रावधानों को स्पष्ट करने के लिए ही है, संशोधित प्रावधान आदेश दिनांक 29 सितम्बर, 2015 लागू होने की तारीख से प्रभावी होंगे।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/15(313)]

NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd December 2015

No. TAMP/53/2015-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby issues amendment to the provisions prescribed in the common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT passed by this Authority on 29 September, 2015 with reference to the application filed by V.O. Chidambaranar Port Trust seeking clarification regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No.TAMP/53/2015-VOCPT

ORDER

(Passed on this 26th day of November, 2015)

This Authority vide its Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September, 2015 has disposed of the application filed by V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) seeking clarification regarding levy of concessional charges for coastal cargo/container by passing a common adoption Order for Major Port Trusts and Private Terminal Operators thereat giving immediate effect to the said Order.

1.2. A copy of the Order dated 29 September, 2015 was forwarded to all Major Port Trust, all relevant BOT operators, Director General (Shipping) and relevant users vide our letter dated 29 September, 2015.

2. In this connection, the PSA SICAL vide its letter dated 9 October, 2015 has made submissions. The main submissions made by the PSA SICAL are summarised below:

- (i) In the TAMP's clarification, a missing link is created in the customs conversion order requirement for applicability of Coastal Tariff for Coastal containers carried on Indian or Foreign Flag foreign going vessels in point 9C.
- (ii) While point 9A and 9B talk about Customs Conversion as a prerequisite for availing the concessional Vessel Related Charges, it is silent on this front for Cargo Related Charges. Under this, it can be misinterpreted that the Foreign Going Indian Flag (or foreign) vessels can claim coastal tariff for coastal containers without converting into coastal run. This will result in Vessel Related Charges being paid for Foreign Run and Coastal tariff being charged for coastal containers. In an effect, this creates non-level playing field between Port and Terminal and will definitely result in discriminate treatment among Port and Terminal.
- (iii) PSA SICAL Terminals Limited, Tuticorin have been following the guidelines issued by TAMP vide the common adoption order No.TAMP/2/97-MPT dated 2 June, 1998 for the application of coastal tariff and no ambiguity has arisen out of the said procedure. The coastal vessels are eligible by default for coastal tariff and the foreign going Indian vessels need to submit the Customs Conversion Order to avail the concessional coastal tariff.
- (iv) The latest TAMP Order prescribes the criteria for availing concessional Vessel Related Charges (VRC) and Cargo Related Charges (CRC).
- (v) In 9A and 9B, the Custom Conversion Order requirement is pre-requisite criteria for availing the benefits of coastal VRC, whereas paragraph 9C, arbitrarily and without any justification dispenses with this requirement for the purposes of CRC.
- (vi) If the TAMP Order were to be implemented, the Port Trusts would continue to earn money on VRC without any impact and it is only the BOT operators who would suffer as a result of the TAMP Order.
- (vii) The TAMP Order may incentivize foreign going Indian vessels not to obtain Custom Conversion Certificates and to convert to coastal run, as they can avail concessional CRC rates without obtaining the Customs Conversion Certificate by virtue of the TAMP Order. It is hence also important to understand the stand of the Customs Department on this issue regarding the change in the existing procedure.
- (viii) The above will cause severe hardship to the BOT Operators in particular and result in unfair discrimination between Port Trusts and BOT Operators.
- (ix) The issues raised including the details of documents to be submitted to the terminal by a vessel for availing the concessional coastal tariff and the stand of the Customs Department on the issue may be clarified.
- (x) An opportunity of hearing and making a representation in this regard may be provided.

- (xi) Pending clarifications to the above issue, it has requested to refrain from notifying or implementing the TAMP Order and allow it to continue charging on the basis of the existing regime.

3. In the meantime, the INSA sent an email dated 15 October, 2015 addressed to DG Shipping, VOCPT and to this Authority. The INSA has requested urgent intervention to ensure that PSA SICAL gives full effect to the said order of this Authority without any excuse and that if PSA SICAL wishes to obtain some kind of clarification etc. they are free to do so. Pending their obtaining clarification, INSA has requested that full effect must be given to the said order of this Authority as the same is valid and subsisting now.

4. The issue raised by the PSA SICAL and the submissions of the INSA were communicated to the DG (Shipping) vide our letter dated 23 October, 2015 along with draft modifications to clauses 9(A), (B) and (C) of the Order dated 29 September, 2015 with a request to examine the modified clauses in light of the issues raised by the PSA SICAL.

5.1. In the meantime, an interim communication was sent to PSA SICAL with a copy endorsed to VOCPT and DG (Shipping) vide our letter dated 26 October, 2015 stating that the intention of this Authority in prescribing the provisions at para 9(C)(ii)(a) of the said Order is very explicit that cargo/container loaded from any Indian port and destined for any other Indian port should be levied the concessional rate applicable for coastal cargo/container irrespective of the status of the vessel and that this flows from Section 51 of the Major Port Trusts Act, 1963 which calls for prescription of lower rate for coastal goods carried in a vessel from one Indian port to another Indian port, as already recorded in our Order dated 29 September, 2015.

5.2. The PSA SICAL was also advised to implement the Order dated 29 September, 2015 passed by this Authority. It was stated that a detailed clarificatory Order will be issued in due course of time after receipt of response from DG Shipping.

6.1. We have also received communication dated 2 November, 2015 from the India Gateway Terminal Pvt. Ltd. (IGTPL) giving its comments/views on the Order dated 29 September, 2015 passed by this Authority.

6.2. It is relevant here to state that the IGTPL was intimated about the consultation process initiated on the application earlier filed by the VOCPT alongwith other stakeholders. At that point of time, the IGTPL did not furnish any comments/response. Now, referring to the Order dated 29 September, 2015, IGTPL has sought clarifications on provisions prescribed at para 9(C) and has also suggested amendments to a few clauses to bring clarity and has requested this Authority to amend the Order accordingly. The points made by the IGTPL, amendment suggested by IGTPL to the September, 2015 Order of this Authority along with our analysis thereon are given below:

(i) Clause 9(C)(i)

The clause mentions that in the case of Foreign going Indian vessel having General Trading License issued for 'Worldwide and Coastal' operation should be charged coastal rates. As per this clause, even containers destined for a Foreign port will have to be charged at coastal rates. The clause to be amended to exclude containers destined for Foreign ports or coming from Foreign ports.

Amendment proposed by IGTPL: Foreign going Indian vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates for coastal cargo/ container with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage.

Analysis:

The point made by the IGTPL is to add the words "coastal cargo/ container" or else containers destined for a Foreign port will have to be charged at coastal rates. In the revised formulation received from DG (Shipping) vide their letter dated 19 November 2015 which is brought out in the subsequent paragraph, the point made by IGTPL is taken care of. The word "cargo" added in the amended provision is to be taken broadly to cover cargo as well as container.

(ii) Clause 9(C)(ii)(a):

The clause mentions that containers moved between two Indian ports should be charged coastal tariff irrespective of the flag of the vessel. Thus, a Foreign vessel could also move containers between Indian ports without conversion to coastal run. This seems to be contrary to Sec. 407 of The Merchant Shipping Act which permits only Indian vessels or vessels converted for coastal run for movement of cargo/ containers between Indian ports.

Amendment proposed by IGTPL: Cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied the rate applicable for coastal cargo/container provided the containers are carried by vessels duly converted for coastal run or Foreign going Indian vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation.

Analysis:

The modified provision at 10(ii) prescribed by this Authority based on the revised formulation received from the DG Shipping will take care of the point made by the IGTPPL.

(iii) Clause 9(C)(ii)(b):

This will further increase the cost of Indian exports. Moreover, permitting foreign flag vessels to move cargo/ containers between Indian ports seems contrary to the requirements of Sec 407 of the Merchant Shipping Act. Movements between Indian ports should continue to be charged at coastal rates. Earlier TAMP Order No.TAMP/4/2004-Genl dated 7 January, 2005, clause 3 (v & vi) is clear in this respect.

Amendment proposed by IGTPPL: Cargo/container loaded from any Indian Port and unloaded at any other Indian Port as a transit cargo/container but is finally destined to/from any Foreign Port will qualify for coastal tariff insofar as the charges relevant for its coastal voyage.

Analysis:

The DG (Shipping) vide its communication dated 19 November, 2015 has suggested to delete provision prescribed in 9(C)(ii)(b) of the Authority's Order dated 29 September, 2015 citing that the provision relates to exim (foreign) cargo.

7.1. The DG (Shipping) under cover of their e-mail dated 7 November, 2015 has addressed a letter each to Central Board of Excise and Customs (CBEC) and Indian Port Association (IPA) with a copy endorsed to this Authority giving a brief background of the matter, the Order dated 29 September, 2015 passed by this Authority, the concerns of PSA SICAL with a request to CBEC and IPA to provide inputs and also to make it convenient to attend the meeting scheduled to be held on 16 November, 2015 to discuss the matter.

7.2. The DG (Shipping) vide their email dated 9 November, 2015 convened a meeting on 16 November, 2015 to discuss the issue raised by PSA SICAL with reference to the Order dated 29 September, 2015 passed by this Authority.

8.1. The meeting was represented by VOCPT, CBEC, Indian National Ship Owners' Association (INSA), Indian Private Ports and Terminals Association (IPPTA), officials of this Authority, Shreyas Relay System Ltd., ICC Shipping Association and Southern India Mills Association (SIMA). The Secretary General, Indian Private Ports and Terminals Association (IPPTA) was also present in the meeting representing the private terminals, including the PSA SICAL. Since the DG (Shipping) initiated consultation process, a separate consultation process by this Authority on the same matter was not felt necessary.

8.2. As per the communication No.SD-12/Misc(17)/14 dated 19 November, 2015 received from the DG (Shipping), the issue raised by the PSA SICAL that when a foreign going Indian flag vessel moves domestic cargo/ container without a customs conversion order port will charge vessel related charges at foreign going rates while the terminal will charge cargo related charges at concessional rates and therefore the Order dated 29 September, 2015 issued by this Authority is discriminatory was discussed in the meeting. As recorded in the communication of DG (Shipping), the Commissioner (Customs), representing the Central Board of Excise & Customs (CBEC), Ministry of Finance (Department of Revenue), Government of India has conveyed that there is a special dispensation to foreign going Indian vessels, as per CBEC circular no.15/2002 dated 25 February, 2002. As per the said circular dated 25 February, 2002, foreign going Indian vessels are allowed to carry EXIM cargo as well as coastal cargo between Indian ports without obtaining the customs conversion order. The coastal cargo is clearly marked on such foreign going Indian vessel, for identification. The representative of vessel owners present in the meeting endorsed that foreign going Indian vessels can carry domestic cargo without customs conversion in terms of the CBEC circular dated 25 February, 2002. Customs consider such cargo on board a foreign going Indian vessel as coastal cargo in view of CBEC circular, as submitted by the representatives of vessel owners. It has been reported by them in the meeting that all other ports in India are giving the concession to coastal cargo. It is also seen from the above referred communication of DG (Shipping) that after deliberation in the meeting, it has been concluded that the Vessel Related Charges (VRC) and Cargo Related Charges (CRC) are distinct and cannot be correlated. It is noteworthy that the IPPTA representative is in agreement with the position that no separate conversion order is required since the foreign going Indian vessels are allowed to carry coastal cargo as per the CBEC circular. He has stressed that the Order of this Authority may be modified to have more clarity that no conversion is required for carrying domestic cargo/ container on-board foreign going Indian flag vessel between Indian ports. As also recorded in the communication of DG (Shipping), the draft modification to clauses 9(A), (B) and (C) of the Order dated 29 September, 2015 was circulated and discussed clause by clause in the meeting convened by DG (Shipping). The DG (Shipping) have conveyed the agreed modification under the cover of their letter dated 19 November, 2015 to this Authority to issue the modified order. The provisions prescribed in para 9(A), 9(B), 9(C) of the common adoption Order No. TAMP/53/2015-VOCPT passed by this Authority on 29 September, 2015 and the modified provisions are tabulated below:

Para No.	Provisions prescribed in the Order dated 29 September, 2015	Modified provisions as communicated by DG Shipping vide their letter No. SD-12/Misc(17)/14 dated 19 November, 2015
9(A)	<u>System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)</u>	
(i)	A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.	No Change.
(ii)	A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.	A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a Custom Conversion order .
9(B)	<u>Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate</u>	
(i)	In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.	No change.
(ii)	In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.	No change.
(iii)	For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.	No change.
(C)	<u>Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate</u>	Re-number it as 10.
(i)	Foreign going Indian vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage.	(i) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/from storage yard including wharfage in the following scenario:
(ii)	Further,	
(a)	Cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied the rate applicable for Coastal cargo/container irrespective of whether a vessel is a foreign flag or Indian flag carrying the cargo/container.	(a) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
(b)	Cargo/Container loaded from any Indian Port and unloaded at any other Indian Port as transit cargo/ container but is finally destined for any Foreign Port should be treated as Foreign cargo/container irrespective of whether the vessel carrying the cargo/ container is foreign flag or Indian flag.	(b) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port. * The Central Board of Excise and Customs Circular No. 15/2002-Cus. dated 25 February, 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
		(ii) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(iii)	Cargo/Container loaded from any Indian Port and unloaded at any other Indian Port as transit cargo/ container but is finally destined for any Foreign Port should be treated as Foreign cargo/container irrespective of whether the vessel carrying the cargo/ container is foreign flag or Indian flag.	Para deals with exim cargo containers and therefore proposed to be delinked from the present TAMP order. Hence (iii) may be removed.
-------	--	---

9. In pursuance of the suggestion given by the DG (Shipping), this Authority replaces the provisions prescribed in paras 9 A, 9B, 9C of the common adoption Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September, 2015 with the following provisions as para 9A, 9B and 10 respectively:

“9A System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

- (i) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (ii) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

9B Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate

- (i) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (ii) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (iii) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

10. Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

- (i) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (a) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (b) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular No. 15/2002-Cus. dated 25 February, 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
- (ii) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/container.

11.1. All the Major Port Trusts are directed to amend their existing Scale of Rates accordingly by suitably incorporating the above amended provisions.

11.2. The Private Terminals operators in whose Scale of Rates the relevant conditions are prescribed are also directed to replace the provisions prescribed in this Authority Order dated 29 September, 2015 with the modified provisions prescribed above.

12. Recognizing that this Order is only clarificatory in nature to the provisions approved by this Authority vide its Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September, 2015, the amended provisions shall come into effect from the date the Order dated 29 September, 2015 has come into effect.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/15(313)]